

Keterpaduan Antarmoda Transportasi Untuk Mendukung Operasional LRT Kota Palembang

Maria Magdalena*, Win Akustia¹

¹*Puslitbang Transportasi Antarmoda, Balitbanghub,
Jl. Medan Merdeka Timur, No 5, Jakarta Pusat 10110, Indonesia*

**Email: maria.piolenta85@gmail.com*

Riwayat perjalanan naskah

Diterima 6 Januari 2021, Direvisi 4 Maret 2021, Disetujui 2 April 2021

Abstrak

Ridership (penggunaan) LRT Palembang masih sangat rendah, salah satunya diakibatkan oleh rendahnya keterpaduan antarmoda transportasi di simpul-simpul stasiunnya. Oleh karena itu tujuan/keluaran dari kegiatan penelitian ini adalah desain keterpaduan antarmoda transportasi di sejumlah titik stasiun LRT untuk mendukung kemudahan akses publik atas layanan LRT Palembang. Metode yang digunakan untuk kajian tersebut yaitu evaluasi keterpaduan (gap analysis), stated preference dan konsep design awal rencana pengembangan keterpaduan antarmoda stasiun yang dikaji berupa flow plan. Hasil analisis dari evaluasi keterpaduan menunjukkan keterpaduan antarmoda pada stasiun-stasiun eksisting dapat dikatakan belum mendukung peran LRT Palembang sebagai angkutan massal (terdapat perbedaan tingkat pelayanan yang mencolok antara LRT dengan perpindahan modanya/different level of services), khususnya: titik alih moda, akses tataguna lahan, ketidak tersediaan rambu petunjuk arah ke lokasi perpindahan moda, tidak tersedianya fasilitas keamanan. Sedangkan hasil dari stated preference dimana pendapat masyarakat bahwa Masyarakat umumnya menginginkan layanan LRT lebih cepat, murah, aksesibel dan penyediaan keterpaduan antarmoda transportasi masih kurang, oleh karena itu pada studi ini ada beberapa hal yang perlu diperhatikan yakni Pemanfaatan lahan di sekitar lokasi stasiun LRT Palembang belum berorientasi transit (masih low-density and single activity) dan Penyediaan sistem feeder eksisting (BRT Trans Musi) cenderung redundance (fungsi jaringan mirip LRT), perlu dikembangkan sistem feeder yang sifatnya angkutan lingkungan.

Kata kunci: LRT (Light Rail Transit); Keterpaduan; *Stated Preference*.

Abstract

Ridership LRT Palembang is still very low, which is caused by the low integration between transportation modes at the station nodes. Therefore, the objective/outcome of this research activity is the design of intermodal transportation integration at a number of LRT station points to support easy public access to Palembang LRT services. The method used for this study is the evaluation of gap analysis, stated preference and the initial design concept of the intermodal integration development plan of the station being studied in the form of a flow plan. The analysis results from the integration evaluation show that intermodal integration at existing stations does not support the role of the Palembang LRT as mass transportation (there are significant differences in service levels between LRT and different levels of services), in particular: mode transfer points, land use access. land, unavailability of signposts for directions to the location of mode change, unavailability of security facilities. While the results of stated preferences where the public opinion is that the public generally wants LRT services to be faster, cheaper, accessible and the provision of integration between modes of transportation is still lacking, therefore in this study there are several things that need to be considered, namely the use of land around the location of the Palembang LRT station has not transit oriented (still low-density and single activity) and Provision of an existing feeder system (BRT Trans Musi) tends to be redundant (network function is similar to LRT), it is necessary to develop a feeder system that is environmentally transport.

Keywords: LRT (Light Rail Transit); Cohesiveness; *Stated Preference*.

Pendahuluan

LRT (*Light Rail Transit*) Kota Palembang telah diresmikan pengoperasiannya oleh Presiden RI

pada Tanggal 15 Juli 2018 sebagai sistem LRT pertama kalinya dibangun dan dioperasikan di Indonesia. Diharapkan LRT Palembang ini dapat menjadi inisiator dalam penyediaan sistem

angkutan massal perkotaan berbasis jalan rel bagi kota-kota lainnya di Indonesia.

Namun sayangnya, hingga lebih dari 6 bulan pengoperasiannya, LRT Palembang belum menjadi pilihan utama warga kota Palembang dsb dalam bertransportasi. Informasi dari Humas PT.KAI (Januari, 2019) jumlah pengguna (*ridership*) dari LRT Palembang pada hari kerja (*weekdays*) hanya berkisar 3000-5000 penumpang/hari, sedangkan pada hari libur (*weekends*) jumlah pengguna LRT Palembang bertambah hingga 6000-10000 penumpang/hari.

Permasalahan *ridership* (penggunaan) LRT Palembang masih sangat rendah, salah satunya diakibatkan oleh rendahnya keterpaduan antarmoda transportasi di simpul-simpul stasiunnya.

Pengembangan keterpaduan antarmoda transportasi di stasiun-stasiun LRT Palembang akan melibatkan: (1) sejumlah stakeholders sebagai subyek (PT. KAI, PT. Waskita Karya, Balai Pengelola LRT Sumsel, Pemprov Sumsel dan Pemkot Palembang, PT. SP2J, Operator Angkutan Lainnya, dan masyarakat pengguna), (2) sejumlah sarana prasarana transportasi sebagai obyek kajian, yakni: LRT Palembang, Bus Trans Musi, Angkutan Lainnya, Simpul Alihmoda, dan Fasilitas Alihmoda), dan (3) metoda/teknik analisis, yakni: evaluasi keterpaduan antarmoda transportasi, *stated preference*, dan desain keterpaduan antarmoda transportasi.

Adapun sejumlah regulasi terkait yang dijadikan sebagai rujukan (*instrumental input*) pelaksanaan pekerjaan ini antara lain regulasi berkenaan dengan: (1) penyelenggaraan LRT Palembang (Perpres 116/2015 (rev Perpres 55/2016), dan PM 119/2018, (2) spesifikasi teknis dari LRT Palembang (KP 567/2016), (3) standar pelayanan minimal angkutan penumpang kereta api (PM 48/2015) serta (4) pengembangan keterpaduan antarmoda transportasi (KM 15/2010).

Pendekatan pengembangan keterpaduan antarmoda transportasi di wilayah perkotaan Mengadopsi konsep dan keterpaduan antarmoda transportasi serta konsep pengembangan city hub dan TOD.

Menurut Priadmaja, Anisa dan Prayogi (2017), pertumbuhan ekonomi menderita biaya ekonomi tinggi akibat dari penataan ruang dan transportasi yang buruk, oleh karena itu dibutuhkan pembangunan berorientasi transit atau *Transit Oriented Development* (TOD) untuk

mengetahui konsep pengelolaan ruang dan transportasi secara terintegrasi.

Hipotesa awal yang menjadi salah satu penyebab rendahnya utilisasi/*ridership* LRT Palembang adalah belum adanya sistem dan fasilitas keterpaduan antarmoda transportasi di masing-masing stasiun LRT. Di setiap stasiun LRT secara umum belum ada desain keterpaduan antarmoda yang memadai, baik dalam konteks keterpaduan secara fisik/prasarana maupun jaringan dan pelayanan angkutan lanjutan/*feeder* baik

untuk mengakses tata guna lahan di sekitar maupun ke wilayah pelayanan yang lebih jauh. Sebagai contoh riil, umumnya belum tersedia lay-bay untuk naik/turun angkutan lanjutan, fasilitas parkir yang minim/tidak ada, belum jalur pedestrian dan sepeda, dan lain sebagainya.

Oleh karena itu, penelitian ini menggunakan metode evaluasi keterpaduan (*gap analysis*), *stated preference* dan konsep desain awal rencana pengembangan keterpaduan antarmoda stasiun yang dikaji berupa flow plan.

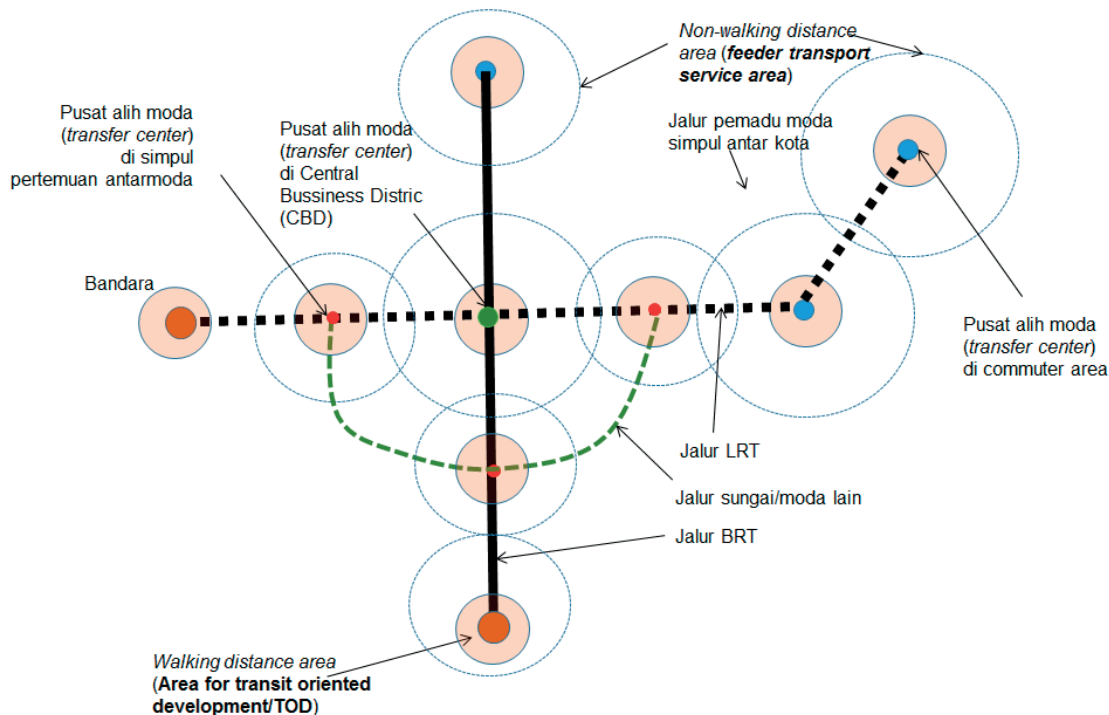
Adapun tujuan dari penelitian ini adalah desain keterpaduan antarmoda transportasi di sejumlah titik stasiun LRT untuk mendukung kemudahan akses publik atas layanan LRT Palembang.

Metodologi

Lokasi penelitian yang dipilih adalah stasiun-stasiun LRT yang memiliki potensi besar dari sisi: naik-turun penumpang, wilayah pelayanan (*catchment area*), serta ketersediaan moda *feeder*/BRT, yakni: (1) Stasiun Asrama Haji, (2) Stasiun Cinde, (3) Stasiun Ampera, dan (4) Stasiun DJKA, dan pelaksanaan survei dilaksanakan di tahun 2019.

Pendekatan penelitian mengadopsi konsep dan keterpaduan antarmoda transportasi serta konsep pengembangan city hub dan TOD, dimana pendekatan pengembangan keterpaduan antarmoda transportasi yang digunakan dalam penelitian untuk LRT Palembang ini disampaikan pada Gambar 1.

Dalam Gambar 1. diperlihatkan bahwa simpul transportasi (dalam penelitian ini adalah stasiun LRT Palembang) adalah transfer center/titik alihmoda yang harus dikembangkan sebagai city hub dengan tata ruang sekitarnya dikembangkan dengan konsep TOD. Keterpaduan antarmoda transportasi di simpul stasiun LRT harus dikembangkan untuk mengakomodir aksesibilitas pengguna, terutama (1) yang bertempat tinggal/ beraktivitas di sekitar stasiun



Gambar 1. Konsep Pengembangan Keterpaduan Antarmoda Transportasi Perkotaan

LRT (*on-walking distance*, di dalam area TOD) yang harusnya mengakses stasiun dengan berjalan kaki atau bersepeda, antar jemput dengan motor/kendaraan pribadi (atau sewa), serta (2) yang asal/tujuan perjalanannya cukup jauh (*non-walking distance*) yang harus menggunakan angkutan *feeder* (BRT atau jenis angkutan bertrayek/non trayek lainnya).

Adapun aplikasi analisis deskriptif di dalam kajian ini adalah dengan menggambarkan kondisi nyata-nyatanya dari substansi yang dibahas (LRT Palembang dan keterpaduan antarmoda transportasi di lokasi simpulnya) dengan kalimat, tabel, gambar sehingga dapat dilakukan penyimpulan ataupun penilaian mengenai kondisi eksisting dari obyek kajian dan disusun rekomendasi untuk mengintervensi dengan kebijakan dan investasi seandainya diperlukan adanya langkah perbaikan.

Metoda *stated preference* ini diterapkan dengan melakukan survei kepada para pengguna LRT Palembang eksisting dengan harapan adanya penilaian/preferensi yang dinyatakan (*stated*) dari para responden. Hasil survei *stated preference* ini disajikan dalam laporan berupa tabel dan gambar yang mendeskripsikan kecenderungan/proporsi/rata-rata dari karakteristik pelaku perjalanan, karakteristik perjalanan, serta penilaian masyarakat atas keterpaduan antarmoda transportasi di stasiun LRT.

Desain keterpaduan antarmoda moda transportasi di lokasi stasiun diterapkan untuk melaksanakan ruang lingkup penelitian Butir E yakni Desain konseptual dan lay-out pengembangan keterpaduan antarmoda transportasi pada lokasi stasiun terpilih (penyediaan sistem *feeder*, lahan parkir (*park and ride*), konsep TOD, jalur pejalan kaki/jalur sepeda.

Proses desain yang dilakukan dalam penelitian ini, mengikuti pendekatan design functional flow seperti pada Gambar 2.

Hasil dan Pembahasan

Stasiun LRT Asrama Haji

Stasiun Asrama Haji berada di Jalan Tanjung Api-Api pada stasioning 5+200 dari titik awal jalur LRT di Stasiun Bandara SMB II. Stasiun ini berada tepat di depan Gedung Asrama Haji, Sumatera Selatan. Deskripsi umum tentang kondisi penyediaan keterpaduan antarmoda transportasi di Stasiun Asrama Haji disampaikan pada Gambar 3.

Secara umum terdapat beberapa permasalahan terkait dengan keterpaduan antarmoda transportasi di stasiun LRT Asrama Haji tersebut, yakni:

1. Belum tersedia on/off ramp ke/dari stasiun pada sisi timur dari Stasiun Asrama Haji (berlawanan arah dengan lokasi asrama haji), sehingga jika pengguna LRT dari/ke bagian timur stasiun harus menyeberang jalan (*at-*

serta harapan masyarakat, sehingga dapat diketahui permasalahan yang ada dan diidentifikasi solusinya. Hasil evaluasi keterpaduan antar moda transportasi di Stasiun Asrama Haji disampaikan pada Tabel 1, Tabel 2, dan Tabel 3.

Dilihat dari beberapa aspek keterpaduan, terdapat beberapa point penting yang ditemukan dari hasil evaluasi keterpaduan antar moda transportasi di stasiun LRT Asrama Haji, yakni:

- Dari sisi keterpaduan prasarana, permasalahan yang paling mencolok adalah (1) tidak adanya on-off ramp di sisi timur, (2) tidak adanya halte Trans Musi di Sisi Timur, (3) keberadaan trotoar yang sporadis, (4) tidak adanya *zebra-cross*, dan (5) tidak tersedianya fasilitas park/ kiss and ride, serta
- (6) tidak adanya pangkalan angkutan taksi/ojek.
- Dari sisi keterpaduan jaringan pelayanan, secara umum sudah cukup memadai, namun perlu dipikirkan untuk melakukan revitalisasi angkot untuk angkutan lingkungan di sekitar stasiun LRT Asrama Haji.
- Dari sisi keterpaduan pelayanan, meskipun sudah diterapkan sistem tiket terpadu, namun dalam operasional belum ada keterpaduan dari sisi jadwal dan tingkat pelayanan antara LRT dengan angkutan feeder, khususnya BRT Trans Musi.

Tabel 1 Evaluasi Keterpaduan Transportasi Antar moda di Stasiun Asrama Haji

Keterpaduan	Variabel (V) Kriteria Penilaian (P) Deskripsi Kondisi Lapangan (D)	Kesesuaian dengan Kriteria Penilaian (K) Rekomendasi Penanganan (R)
Keterpaduan Jaringan Prasarana Aspek Integrasi ruang lalu lintas	V: Ketersediaan simpul perpindahan moda P: Keberadaan laybay/halte/simpul/moda penghubung On/off ramp sisi timur stasiun LRT Asrama Haji tidak tersedia D: Terdapat halte BRT Trans Musi hanya di sisi barat (tanpa bus way), sedangkan di sisi timur hanya ada rambu bus stop V: Ketersediaan jalan akses ke tata guna lahan P: Jalan, trotoar/jalur pejalan kaki, jalur pesepeda P: Trotoar hanya tersedia secara sporadis di sisi barat dan timur stasiun LRT asrama haji D: Tidak tersedia zebra cross untu penyeberangan (sementara sebelum on/off ramp di sisi timur dibangun)	K: Hampir memenuhi seluruhnya (di atas 75 %) R: Pembangunan on/off ramp sisi timur asrama haji R: Pembangunan halte Trans Musi di sisi timur K: Hampir tidak memenuhi (kurang dari 25%) R: Perlengkapan trotoar di sisi barat dan timur minimal s.d jarak 250 meter dari stasiun LRT Asrama Haji R: Penyediaan zebra cross penyeberangan jalan.
Keterpaduan Jaringan Prasarana Aspek Integrasi Prasarana Perpindahan Moda	V: Ketersediaan fasilitas alih moda ke moda lanjutan P: Jalur penghubung, ruang tunggu, informasi, ticketing P: Tersedia jalur penghubung ke halte BRT/bus stop P: Tersedia ruang tunggu di halte BRT sisi kanan. Sisi kiri hanya bus stop. D: Tidak tersedia fasilitas informasi angkutan lanjutan D: Tiket angkutan lanjutan on board atau terusan V: Ketersediaan fasilitas pendukung akses simpul P: Lay bay, parkir/park and ride D: Tidak tersedia ruang parkir di luar badan jalan Lay bay untuk antar jemput tidak tersedia	K: Kurang memenuhi (sekitar 25-50%) Pembangunan halte BRT di sisi timur stasiun LRT Asrama Haji R: Penyediaan fasilitas informasi angkutan lanjutan di stasiun LRT Asrama Haji dan halte BRT Trans Musi K: Tidak memenuhi (%) Pembangunan/sharing lokasi untuk park and ride dengan Asrama Haji R: Penyediaan lay bay di bagian luar /off street sehingga proses antar jemput di luar badan jalan

Tabel 2 Evaluasi Keterpaduan Transportasi Antarmoda di Stasiun Asrama Haji

Keterpaduan	Variabel (V) Kriteria Penilaian (P) Deskripsi Kondisi Lapangan (D)	Kesesuaian dengan Kriteria Penilaian (K) Rekomendasi Penanganan (R)
Keterpaduan Jaringan Pelayanan	V: Keterhubungan dengan trayek/pelayanan antarkota	K: Memenuhi (100%)
Aspek Integrasi Jaringan Feeder Pelayanan	P: Ada/tidak simpul/layanan angkutan umum antarkota (bus, kereta api, ASDP, laut, udara) D: Tersedia bus AKDP (DAMRI) menuju Tanjung Api-api	R: Optimalisasi trayek AKDP sebagai feeder ke wilayah antar kota.
	V: Ketersediaan trayek angkutan feeder P: Ada/tidak (trayek BRT/sungai/angkot) D: Tersedia rute bus BRT Trans Musi Dilalui rute bus Damri Pemadu Moda ke Bandara SMB II	K: Hampir memenuhi seluruhnya (di atas 75%) R: Peningkatan frekuensi BRT Trans Musi R: Revitalisasi angkot untuk angkutan lingkungan sekitar stasiun LRT Asrama Haji
Keterpaduan Jaringan Pelayanan	V: Ketersediaan angkutan lanjutan non trayek Taksi/ojek/becak/sewa khusus	K: Hampir memenuhi seluruhnya (di atas 75%)
Aspek Integrasi angkutan non trayek	D: Tersedia taksi online (mangkal) di sekitar lon/off ramp D: Ojek online dan ojek pangkalan tersedia	R: Penyediaan pangkalan taksi (di lokasi parkir) Asrama Haji. R: Penertiban ojek online dan pangkalan

Tabel 3 Evaluasi Keterpaduan Transportasi Antarmoda di Stasiun Asrama Haji

Keterpaduan	Variabel (V) Kriteria Penilaian (P) Deskripsi Kondisi Lapangan (D)	Kesesuaian dengan Kriteria Penilaian (K) Rekomendasi Penanganan (R)
Keterpaduan Pelayanan	V: Jadwal dan frekuensi angkutan feeder yang pasti	K: Tidak memenuhi (0%)
Aspek Integrasi Jadwal	P: Jadwal tetap ada time-table D: Tidak ada kepastian jadwal Trans Musi Tidak ada informasi time table	R: Perbaikan jadwal Trans Musi Penyediaan time table di halte Trans Musi
	V: Kesesuaian jadwal angkutan feeder dengan LRT P: Keterpaduan jadwal D: Belum ada keterpaduan jadwal dengan angkutan feeder Trans Musi	K: Tidak memenuhi (0%) R: Perbaikan jadwal Trans Musi disesuaikan jadwal LRT di stasiun Asrama Haji
Keterpaduan Pelayanan	V: Sistem ticketing terpadu P: Tiket terpadu antara LRT dengan feeder	K: Hampir memenuhi seluruhnya (di atas 75%)
Aspek Integrasi sistem	D: Sudah diterapkan tiket terusan antara LRT dengan Trans Musi dan Damri V: Sistem tarif terpadu P: Tarif terpadu antara LRT dengan feeder D: Sudah diterapkan tarif terpadu antara LRT dengan Trans Musi Dan Damri	R: Optimalisasi pemanfaatan tiket terusan oleh masyarakat K: Hampir memenuhi seluruhnya (di atas 75%) R: Insentif tarif dengan kerjasama ke berbagai pihak Efisiensi biaya bersama
Keterpaduan Pelayanan	V: Kesesuaian kualitas pelayanan (level of service)	K: Cukup memenuhi (50-75%)
Aspek Integrasi layanan	P: Kesamaan fasilitas di dalam moda lanjutan dibandingkan dengan LRT LOS BRT Trans Musi relatif tidak mendukung LRT (aspek jadwal dan rute) D: LOS taksi/ojek online relatif disukai	R: Perbaikan jadwal dan rute BRT Trans Musi R: Kerjasama LRT dengan pengelola angkutan online untuk integrasi layanan
	V: Kesesuaian kapasitas layanan P: Kecukupan kapasitas moda lanjutan D: Dengan tingkat penggunaan LRT saat ini kapasitas angkutan lanjutan masih memadai	K: Hampir memenuhi seluruhnya (di atas 75%) R: Optimalisasi kapasitas feeder eksisting dengan keterpaduan jadwal, tarif, dan layanan



Gambar 4. Desain Keterpaduan Stasiun Asrama Haji

Desain keterpaduan antarmoda transportasi di Stasiun Asrama Haji dilakukan untuk memenuhi kriteria keterpaduan antarmoda transportasi sebagai tindak lanjut dari hasil evaluasi yang disampaikan pada Bagian 2 sebelumnya (need definition). Proses desain dimulai dengan mengembangkan desain konseptual berupa identifikasi sistem arus perpindahan moda (flow system) yang terjadi serta kebutuhan fasilitas pendukungnya. Selanjutnya ditindaklanjuti dengan proses penggambaran dan desain awal (preliminary design) yang menghasilkan tipikal design setiap komponen fasilitas keterpaduan serta gambar denah dan perspektif rencana pengembangan keterpaduan.

Hasil desain keterpaduan antarmoda transportasi di Stasiun Asrama Haji disampaikan pada Gambar 4. Adapun hal-hal pokok yang didesain untuk pemenuhan kriteria keterpaduan antarmoda transportasi di Stasiun Asrama Haji adalah:

Stasiun Cinde

Terletak di kawasan pertokoan komersil Aldiron, sudah ada trotoar dan ruang bagi pedestrian yang cukup lebar. Melayani pergerakan dari pusat bisnis dan pertokoan di kawasan Cinde. Terintegrasi dengan Halte Transmisi Pasar Cinde dengan rute Polda – Ampera, angkot Ampera – Lemabang dan Ampera – Sekip. Stasiun Cinde berada pada stasioning 15+460 dari titik awal jalur LRT, yaitu Stasiun Bandara SMB II.

Secara umum terdapat beberapa permasalahan terkait dengan keterpaduan antarmoda transportasi di stasiun Cinde, yaitu :

- Tidak tersedia fasilitas penghubung langsung dengan Aldiron Plaza yang berada di dekat Stasiun Cinde.
- Ada halte di Stasiun Cinde, tetapi halte tersebut tidak disertai dengan lay-bay sehingga ketika bus berhenti akan menggunakan badan jalan, termasuk untuk naik turun taksi/ojek.
- Perlu dibuat park-and ride

Evaluasi keterpaduan antarmoda transportasi di Stasiun Cinde dilakukan dengan membandingkan kondisi lapangan dengan idealisasi menurut teori dan peraturan serta harapan masyarakat, sehingga dapat diketahui permasalahan yang ada dan diidentifikasi solusinya. Hasil evaluasi keterpaduan antarmoda transportasi di Stasiun Cinde disampaikan pada Tabel 4 dan Tabel 5.

Dilihat dari beberapa aspek keterpaduan, terdapat beberapa point penting yang ditemukan dari hasil evaluasi keterpaduan antarmoda transportasi di stasiun LRT Cinde, yakni:

- Dari sisi keterpaduan prasarana, permasalahan yang paling mencolok adalah halte tersebut tidak disertai dengan lay-bay sehingga ketika bus berhenti akan menggunakan badan jalan, termasuk untuk naik turun taksi/ojek.

- Dari sisi keterpaduan jaringan pelayanan, secara umum sudah cukup memadai, namun perlu dipikirkan untuk melakukan revitalisasi angkot untuk angkutan lingkungan di sekitar stasiun LRT Cinde.
- Dari sisi keterpaduan pelayanan, meskipun sudah diterapkan sistem tiket terpadu, namun dalam operasional belum ada keterpaduan dari sisi jadwal dan tingkat pelayanan antara LRT dengan angkutan feeder, khususnya BRT Trans Musi.

Desain keterpaduan antarmoda transportasi di Stasiun Cinde dilakukan untuk memenuhi kriteria keterpaduan antarmoda transportasi sebagai tindak lanjut dari hasil evaluasi yang disampaikan pada Bagian 2 sebelumnya (need definition). Proses desain dimulai dengan mengembangkan desain konseptual berupa identifikasi sistem arus perpindahan moda (flow system) yang terjadi serta kebutuhan fasilitas pendukungnya. Selanjutnya ditindaklanjuti dengan proses penggambaran dan desain awal (preliminary design) yang menghasilkan tipikal design setiap komponen fasilitas keterpaduan serta gambar denah dan perspektif rencana pengembangan keterpaduan.

Hasil desain keterpaduan antarmoda transportasi di Stasiun Cinde disampaikan pada Gambar 5. Adapun hal-hal pokok yang didesain untuk pemenuhan kriteria keterpaduan antarmoda transportasi di Stasiun Cinde adalah:

A. Stasiun LRT Ampera

Stasiun Ampera berada pada stasioning STA 16+700 dari titik awal jalur LRT di Stasiun Bandara SMB II. Stasiun ini berada diantara jalan Lintas Sumatera dengan jalan Tengkuruk. Deskripsi umum tentang kondisi penyediaan keterpaduan antarmoda transportasi di Ampera disampaikan pada Gambar 6.

Secara umum terdapat beberapa permasalahan terkait dengan keterpaduan antarmoda transportasi di stasiun LRT Ampera tersebut, yakni:

- Tidak ada penghubung langsung antara Stasiun Ampera dengan Dermaga Sungai Ilir 16
- Tidak ada penghubung akses ke ramp jembatan Ampera
- Menjadikan Bisnis Pasar 16 Ilir sebagai TOD Stasiun Ampera

Tabel 4 Evaluasi Keterpaduan Transportasi Antarmoda di Stasiun Cinde

Keterpaduan	Variabel (V) Kriteria Penilaian (P) Deskripsi Kondisi Lapangan (D)	Kesesuaian dengan Kriteria Penilaian (K) Rekomendasi Penanganan (R)
Keterpaduan: Jaringan Prasarana Aspek: Integrasi ruang lalu lintas	V: Ketersediaan simpul perpindahan moda P: Keberadaan <i>laybay</i> /halte/simpul moda penghubung D: Halte tidak disertai dengan <i>laybay</i> sehingga ketika bus berhenti akan menggunakan badan jalan, termasuk untuk naik turun taksi/ojek Terdapat halte BRT Trans Musi hanya di sisi barat (tanpa <i>bus bay</i>), sedangkan di sisi timur hanya ada rambu <i>bus stop</i>	K: Hampir memenuhi seluruhnya (di atas 75%) R: Pembangunan <i>on/off ramp</i> di sisi timur Asrama Haji Pembangunan halte Trans Musi di sisi timur
	V: Ketersediaan jalan akses ke tata guna lahan. P: Jalan trotoar/jalur pejalan kaki, jalur pesepeda D: Tidak tersedia fasilitas penghubung langsung dengan Aldiron Plaza yang berada di dekat stasiun Cinde tidak tersedia <i>zebra cross</i> untuk penyeberang	K: Hampir tidak memenuhi (kurang dari 25%) R: Perlengkapan trotoar di sisi barat dan timur minimal s.d jarak 250 meter dari stasiun LRT Asrama Haji Penyediaan <i>zebra cross</i> penyeberang jalan
	V: Ketersediaan fasilitas pendukung akses simpul P: <i>Lay bay</i> , parkir/ <i>park and ride</i> D: Tiket angkutan lanjutan <i>on board</i> atau terusan D: Tidak tersedia ruang parkir di luar badan jalan <i>Lay bay</i> untuk antar jemput tidak tersedia	R: Asrama Haji dan halte BRT Trans Musi K: Tidak memenuhi (0%) R: Pembangunan/ <i>sharing</i> lokasi untuk <i>park and ride</i> dengan Asrama Haji Penyediaan <i>lay bay</i> di bagian luar <i>off street</i> sehingga proses antar jemput di luar badan jalan.

Evaluasi keterpaduan antarmoda transportasi di Stasiun Ampera dilakukan dengan membandingkan kondisi lapangan dengan idealisasi menurut teori dan peraturan serta harapan masyarakat, sehingga dapat diketahui permasalahan yang ada dan diidentifikasi solusinya. Hasil evaluasi keterpaduan antarmoda

transportasi di Stasiun Ampera disampaikan pada Tabel 6, Tabel 7, dan Tabel 8.

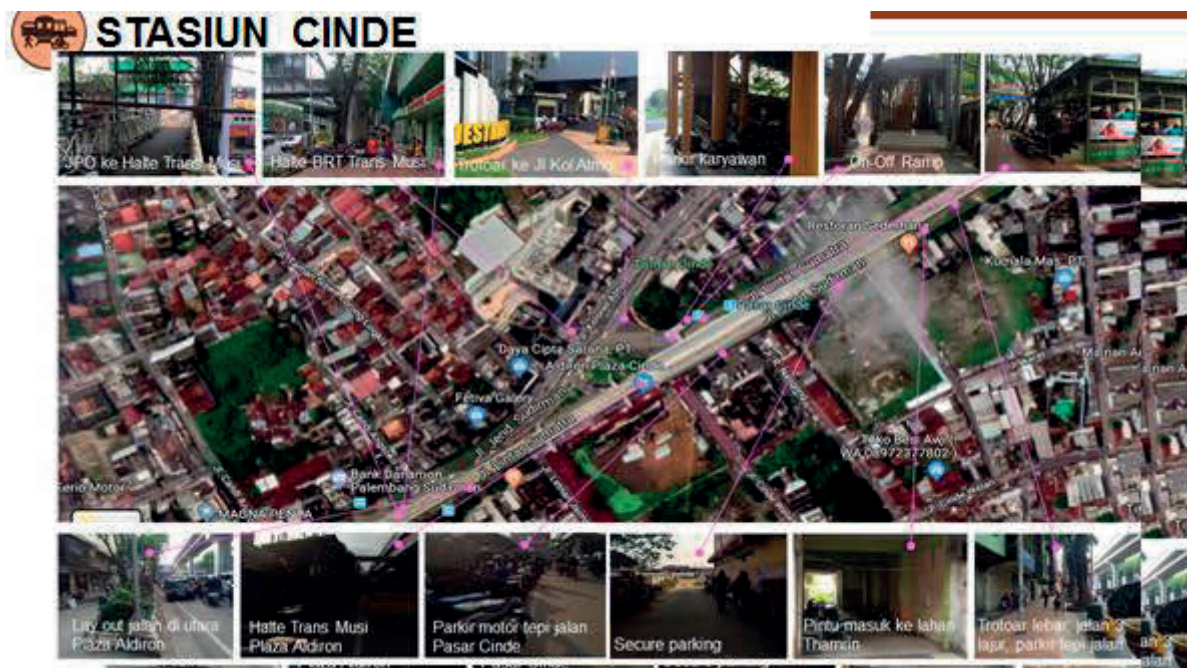
Dilihat dari beberapa aspek keterpaduan, terdapat beberapa point penting yang ditemukan dari hasil evaluasi keterpaduan antarmoda transportasi di stasiun LRT Ampera, yakni:

Tabel 5 Evaluasi Keterpaduan Transportasi Antarmoda di Stasiun Cinde

Keterpaduan	Variabel (V) Kriteria Penilaian (P) Deskripsi Kondisi Lapangan (D)	Kesesuaian dengan Kriteria Penilaian (K) Rekomendasi Penanganan (R)
Keterpaduan: Jaringan pelayanan Aspek: Integrasi jaringan feeder pelayanan	V: Keterhubungan dengan trayek/pelayanan antar kota P: Ada/tidak simpul/layanan angkutan umum antar kota (bus, kereta api, ASDP, laut, udara) D: Tersedia bus AKDP (DAMRI) menuju Tanjung Api-api V: Ketersediaan trayek angkutan <i>feeder</i> P: Ada/tidak (trayek BRT/sungai/angkot) D: Tersedia rute bus BRT Trans Musi Dilalui rute bus Damri Pemadu Moda ke bandara SMB II	K: Memenuhi (100%) R: Optimalisasi trayek AKDP sebagai <i>feeder</i> ke wilayah antarkota K: Hampir memenuhi seluruhnya (lebih dari 75%) R: Peningkatan frekuensi BRT Trans Musi Revitalisasi angkot untuk angkutan lingkungan sekitar stasiun LRT Asrama Haji
Keterpaduan: Jaringan Pelayanan Aspek: Integrasi angkutan non trayek	V: Ketersediaan angkutan lanjutan non trayek P: Taksi/ojek/becak/sewa khusus D: Tersedia taksi <i>online</i> (mangkai) di sekitar <i>on/off ramp</i> . Ojek online dan ojek pangkalan tersedia	K: Hampir memenuhi seluruhnya (lebih dari 75%) R: Penyediaan pangkalan taksi (di lokasi parkir) Asrama Haji Penertiban ojek online dan pangkalan
Keterpaduan: Jaringan Pelayanan Aspek: Integrasi Jadwal	V: Jadwal dan frekuensi angkutan feeder yang pasti P: Jadwal tetap, ada <i>time-table</i> D: Tidak ada kepastian jadwal Trans Musi Tidak ada informasi time table V: Kesesuaian jadwal angkutan feeder dengan LRT P: Keterpaduan jadwal D: Belum ada keterpaduan jadwal dengan angkutan feeder trans Musi	K: Tidak memenuhi (0%) R: Perbaikan jadwal trans musu Penyediaan time table di halte Trans Musi K: Tidak memenuhi (0%) R: Perbaikan jadwal Trans Musi disesuaikan jadwal LRT di sta Asrama Haji
Keterpaduan: Jaringan Pelayanan Aspek: Integrasi sistem	V: Sistem <i>ticketing</i> terpadu P: Tiket terpadu antara LRT dengan <i>feeder</i> D: Sudah diterapkan tiket terusan antara LRT dengan Trans Musi dan Damri V: Sistem tarif terpadu P: Tiket terpadu antara LRT dengan <i>feeder</i> D: Sudah diterapkan tarif terpadu antara LRT dengan Trans Musi dan Damri	K: Hampir memenuhi seluruhnya (diatas 75%) R: Optimalisasi pemanfaatan tiket terusan oleh masyarakat K: Hampir memenuhi seluruhnya (diatas 75%) R: Intesif tarif dengan kersama ke berbagai pihak Efisiensi biaya bersama
Keterpaduan: Jaringan Pelayanan Aspek: Integrasi layanan	V: Kesesuaian kualitas pelayanan (<i>level of service</i>) P: Kesamaan fasilitas di dalam moda lanjutan dibandingkan dengan LRT D: LOS BRT Trans Musi relatif tidak mendukung LRT (aspek jadwal dan rute) V: Kesesuaian kapasitas layanan P: Kecukupan kapasitas moda lanjutan D: Dengan tingkat penggunaan LRT saat ini kapasitas angkutan lanjutan masih memadai	K: Cukup memenuhi (50-75%) R: Perbaikan jadwal dan rute BRT Trans Musi Kerjasama LRT dengan pengelola angkutan online untuk integrasi layana K: Hampir memenuhi seluruhnya (diatas 75%) R: Optimalisasi kapasitas feeder ekstsing dengan keterpaduan jadwal, tarif, dan layanan

Tabel 6 Evaluasi Keterpaduan Transportasi Antarmoda di Stasiun Ampera

Keterpaduan	Variabel (V) Kriteria Penilaian (P) Deskripsi Kondisi Lapangan (D)	Kesesuaian dengan Kriteria Penilaian (K) Rekomendasi Penanganan (R)
Keterpaduan Jaringan Prasarana	V: Ketersediaan simpul perpindahan moda	K: Hampir memenuhi seluruhnya (di atas 75 %)
Aspek Integrasi ruang lalu lintas	P: Keberadaan laybay/halte/simpul/moda penghubung	R: Pembangunan <i>on/off ramp</i> pada dua arah jalan yang ada di sisi barat stasiun
Integrasi Prasarana Perpindahan Moda	D: <i>On/off ramp</i> pada dua arah jalan yang ada di sisi barat stasiun tidak tersedia	R: Pembangunan halte Trans Musi
	D: Tidak ada halte BRT Trans Musi	
	V: Ketersediaan jalan akses ke tata guna lahan	K: Hampir tidak memenuhi (kurang dari 25%)
	P: Jalan, trotoar/jalur pejalan kaki, jalur pesepeda	R: Penyediaan zebra cross penyeberangan jalan.
	D: Tidak tersedia <i>zebra cross</i> untuk penyeberangan	
	V: Ketersediaan fasilitas alih moda ke moda lanjutan	K: Kurang memenuhi (sekitar 25-50%)
	P: Jalur penghubung, ruang tunggu, informasi, ticketing	R: Pembangunan halte BRT
	D: Tidak tersedia ruang tunggu di halte BRT	R: Penyediaan fasilitas informasi angkutan lanjutan di stasiun Ampera
	D: Tidak tersedia fasilitas informasi angkutan lanjutan	
	V: Ketersediaan fasilitas pendukung akses simpul	K: Tidak memenuhi (0%)
	P: Lay bay, parkir/park and ride	R: Penyediaan lay bay di bagian luar /off street sehingga proses antar jemput di luar badan jalan
	D: Tidak tersedia ruang parkir di luar badan jalan	
	D: Lay bay untuk antar jemput tidak tersedia	



Gambar 5. Desain Keterpaduan Stasiun Cinde

Tabel 7 Evaluasi Keterpaduan Transportasi Antarmoda di Stasiun Ampera

Keterpaduan	Variabel (V) Deskripsi Kondisi Lapangan (D)	Kriteria Penilaian (P)	Kesesuaian dengan Kriteria Penilaian (K) Rekomendasi Penanganan (R)
Keterpaduan Jaringan Pelayanan	V: Keterhubungan dengan trayek/pelayanan antarkota		K: Memenuhi (100%) R: Optimalisasi trayek AKDP sebagai feeder ke wilayah antar kota.
Aspek Integrasi Jaringan Feeder Pelayanan	P: Ada/tidak simpul/layanan angkutan umum antarkota (bus, kereta api, ASDP, laut, udara)		
Integrasi angkutan non trayek	D: Tidak tersedia ruang parkir di luar badan jalan D: Lay bay untuk antar jemput tidak tersedia		
	V: Ketersediaan trayek angkutan feeder		K: Hampir memenuhi seluruhnya (di atas 75%)
	P: Ada/tidak (trayek BRT/sungai/angkot)		R: Peningkatan frekuensi BRT Trans Musi
	D: Tersedia rute bus BRT Trans Musi		
	D: Tersedia rute yang dilalui angkut		R: Revitalisasi angkot untuk angkutan lingkungan sekitar stasiun LRT Ampera
	V: Ketersediaan angkutan lanjutan non trayek		K: Hampir memenuhi seluruhnya (di atas 75%)
	P: Taksi/ojek/becak/sewa khusus		R: Penyediaan pangkalan taksi (di lokasi parkir) Ampera
	D: Tersedia taksi online parkir di jalan dekat stasiun		
	D: Ojek online tersedia		R: Penertiban ojek online dan pangkalan



Gambar 6. Desain Keterpaduan Stasiun Cinde

Tabel 8 Evaluasi Keterpaduan Transportasi Antarmoda di Stasiun Ampera

Keterpaduan	Variabel (V) Kriteria Penilaian (P) Deskripsi Kondisi Lapangan (D)	Kesesuaian dengan Kriteria Penilaian (K) Rekomendasi Penanganan (R)
Keterpaduan Pelayanan	V:Jadwal dan frekuensi angkutan feeder yang pasti	K: Tidak memenuhi (0%) R: Perbaikan jadwal Trans Musi
Aspek Integrasi Jadwal	P:Jadwal tetap ada <i>time-table</i> D:Tidak ada kepastian jadwal Trans Musi	R: Penyediaan <i>time table</i> di halte Trans Musi
Integrasi sistem	D: Tidak ada informasi <i>time table</i>	
Integrasi layanan	V:Kesesuaian jadwal angkutan feeder dengan LRT P: Keterpaduan jadwal V: Sistem <i>ticketing</i> terpadu P: Tiket terpadu antara LRT dengan <i>feeder</i> D: Sudah diterapkan tiket terusan antara LRT dengan Trans Musi dan Damri V:Sistem tarif terpadu P: Tarif terpadu antara LRT dengan feeder D: Sudah diterapkan tarif terpadu antara LRT dengan Trans Musi Dan Damri V:Kesesuaian kualitas pelayanan (level of service) P: Kesamaan fasilitas di dalam moda lanjutan dibandingkan dengan LRT D: LOS BRT Trans Musi relatif tidak mendukung LRT (aspek jadwal dan rute) D: LOS taksi/ojek online relatif disukai V: Kesesuaian kapasitas layanan P: Kecukupan kapasitas moda lanjutan D: Dengan tingkat penggunaan LRT saat ini kapasitas angkutan lanjutan masih memadai	K: Tidak memenuhi (0%) R: Perbaikan jadwal Trans Musi disesuaikan jadwal LRT di Ampera K: Hampir memenuhi seluruhnya (di atas 75%) R: Optimalisasi pemanfaatan tiket terusan oleh masyarakat K: hampir memenuhi seluruhnya (di atas 75%) R:Insentif tarif dengan kerjasama ke berbagai pihak R: Efisiensi biaya bersama K: Cukup memenuhi (50-75%) R: Perbaikan jadwal dan rute BRT Trans Musi R: Kerjasama LRT dengan pengelola angkutan online untuk integrasi layanan K: Hampir memenuhi seluruhnya (di atas 75%) R: Optimalisasi kapasitas feeder eksisting dengan keterpaduan jadwal, tarif, dan layanan.

- Dari sisi keterpaduan prasarana, permasalahan yang paling mencolok adalah (1) tidak adanya on-off ramp pada dua arah jalan yang ada di sisi barat stasiun, (2) tidak adanya halte Trans Musi, (3) tidak adanya zebra-cross, dan (4) tidak tersedianya fasilitas park/ kiss and ride.
- Dari sisi keterpaduan jaringan pelayanan, secara umum sudah cukup memadai, namun perlu dipikirkan untuk melakukan revitalisasi angkot untuk angkutan lingkungan di sekitar stasiun LRT Ampera. Penyediaan pangkalan taksi (di lokasi parkir)

Ampera Penertiban ojek online dan pangkalan

- Dari sisi keterpaduan pelayanan, perlu optimalisasi pemanfaatan tiket terusan oleh masyarakat

Desain keterpaduan antarmoda transportasi di Stasiun Ampera dilakukan untuk memenuhi kriteria keterpaduan antarmoda transportasi sebagai tindak lanjut dari hasil evaluasi yang disampaikan pada Bagian 2 sebelumnya (need definition). Proses desain dimulai dengan mengembangkan desain konseptual berupa identifikasi sistem arus perpindahan moda (flow system) yang terjadi serta kebutuhan fasilitas

Tabel 9. Evaluasi Keterpaduan Transportasi Antarmoda di Stasiun DJKA

Keterpaduan	Variabel (V) Kriteria Penilaian (P) Deskripsi Kondisi Lapangan (D)	Kesesuaian dengan Kriteria Penilaian (K) Rekomendasi Penanganan (R)
Keterpaduan: Jaringan Prasarana Aspek: Integrasi ruang lalu lintas	V: Ketersediaan simpul perpindahan moda P: Keberadaan laybay/halte/simpul/moda penghubung D: Tidak terdapat <i>on/off ramp</i> dan halte BRT Trans Musi V: Ketersediaan jalan akses ke tata guna lahan P: Jalan, trotoar/jalur pejalan kaki, jalur pesepeda D: Trotoar tersedia Tidak tersedia <i>zebra cross</i> untuk penyeberangan	K: Hampir memenuhi seluruhnya (di atas 75 %) R: Pembangunan <i>on/off ramp</i> Pembangunan halte Trans Musi K: Hampir tidak memenuhi (kurang dari 25%) R: Penyediaan <i>zebra cross</i> penyeberangan jalan.
Keterpaduan: Jaringan Prasarana Aspek: Integrasi Prasarana Perpindahan Moda	V: Ketersediaan fasilitas alih moda ke moda lanjutan P: Jalur penghubung, ruang tunggu, informasi, ticketing D: Tidak tersedia fasilitas informasi angkutan lanjutan Tiket angkutan lanjutan <i>onboard</i> atau terusan V: Ketersediaan fasilitas pendukung akses simpul P: Lay bay, parkir/park and ride D: Tidak tersedia ruang parkir di luar badan jalan Lay bay untuk antar jemput tidak tersedia	K: Kurang memenuhi (sekitar 25-50%) R: Pembangunan halte BRT Penyediaan fasilitas informasi angkutan lanjutan di stasiun LRT DJKA dan halte BRT Trans Musi K: Tidak memenuhi (0%) R: Pembangunan lokasi untuk <i>park-and-ride</i> Penyediaan lay bay di bagian luar <i>/off street</i> sehingga proses antar jemput di luar badan jalan



Gambar 7. Desain Keterpaduan Ampere

pendukungnya. Selanjutnya ditindaklanjuti dengan proses penggambaran dan desain awal (preliminary design) yang menghasilkan tipikal design setiap komponen fasilitas keterpaduan

serta gambar denah dan perspektif rencana pengembangan keterpaduan.

Hasil desain keterpaduan antarmoda transportasi di Stasiun Ampere disampaikan pada Gambar 7. Adapun hal-hal pokok yang didesain



Gambar 8. Desain Keterpaduan Stasiun DJKA

untuk pemenuhan kriteria keterpaduan antarmoda transportasi di Stasiun Ampera adalah:

- Pembangunan *sky bridge* ke Dermaga Sungai 16 Ilir (termasuk on-off ramp sisi timur stasiun LRT Ampera)
- Akses ke ramp jembatan Ampera
- TOD Bisnis pasar 16 Ilir

Stasiun LRT DJKA

Evaluasi keterpaduan antarmoda transportasi di Stasiun DJKA dilakukan dengan membandingkan kondisi lapangan dengan idealisasi menurut teori dan peraturan serta harapan masyarakat, sehingga dapat diketahui permasalahan yang ada dan diidentifikasi solusinya. Hasil Dilihat dari beberapa aspek keterpaduan, terdapat beberapa point penting yang ditemukan dari hasil evaluasi keterpaduan antarmoda transportasi di stasiun LRT DJKA, yakni:

- Dari sisi keterpaduan prasarana, permasalahan yang paling mencolok adalah (1) tidak adanya on-off ramp, (2) tidak adanya halte Trans Musi, (3) tidak adanya pangkalan angkutan taksi/ojek.
- Dari sisi keterpaduan jaringan pelayanan, secara umum sudah cukup memadai, namun perlu dipikirkan untuk melakukan

revitalisasi angkot untuk angkutan lingkungan di sekitar stasiun LRT DJKA.

- Dari sisi keterpaduan pelayanan, meskipun sudah diterapkan sistem tiket terpadu, namun dalam operasional belum ada keterpaduan dari sisi jadwal dan tingkat pelayanan antara LRT dengan angkutan feeder, khususnya BRT Trans Musi.

Evaluasi keterpaduan antarmoda transportasi di Stasiun DJKA disampaikan pada Tabel 9 dan Tabel 10 .desain keterpaduan antarmoda transportasi di Stasiun DJKA dengan cara melakukan Pembangunan on/off ramp.

Pembangunan halte Trans Musi dilakukan untuk memenuhi kriteria keterpaduan antarmoda transportasi sebagai tindak lanjut dari hasil evaluasi. Jaringan prasarana lain yang perlu dibenahi adalah pembangunan lokasi untuk *park-and-ride* dan Penyediaan *lay bay* di bagian luar/off street sehingga proses antar-jemput di luar badan jalan.

Jaringan pelayanan yang perlu dibenahi adalah penyediaan pangkalan taksi dan ojek (di lokasi parkir)

Hasil desain keterpaduan antarmoda transportasi di Stasiun DJKA disampaikan pada Gambar 8.

Tabel 10. Evaluasi Keterpaduan Transportasi Antarmoda di Stasiun DJKA

Keterpaduan	Variabel (V) Kriteria Penilaian (P) Deskripsi Kondisi Lapangan (D)	Kesesuaian dengan Kriteria Penilaian (K) Rekomendasi Penanganan (R)
Keterpaduan: Jaringan Pelayanan Aspek: Integrasi Jaringan Feeder Pelayanan	V: Keterhubungan dengan trayek/pelayanan antarkota P: Ada/tidak simpul/layanan angkutan umum antarkota (bus, kereta api, ASDP, laut, udara D: Tidak tersedia bus AKDP (DAMRI) V: Ketersediaan trayek angkutan feeder P: Ada/tidak (trayek BRT/sungai/angkot) D: Tersedia angkot	K: Memenuhi (100%) R: Optimalisasi trayek AKDP sebagai feeder ke wilayah antar kota. K: Hampir memenuhi seluruhnya (di atas 75%) R: Peningkatan frekuensi BRT Trans Musi Revitalisasi angkot untuk angkutan lingkungan sekitar stasiun LRT DJKA
Keterpaduan: Jaringan Pelayanan Aspek: Integrasi angkutan non trayek	V: Ketersediaan angkutan lanjutan non trayek P: Taksi/ojek/becak/sewa khusus D: Tersedia taksi online parkir di jalan dekat stasiun Ojek online tersedia	K: Hampir memenuhi seluruhnya (di atas 75%) R: Penyediaan pangkalan taksi (di lokasi parkir)
Keterpaduan: Pelayanan Aspek: Integrasi Jadwal	V: Jadwal dan frekuensi angkutan feeder yang pasti P: Jadwal tetap ada <i>time-table</i> D: Tidak ada kepastian jadwal Trans Musi Tidak ada informasi <i>time table</i> V: Kesesuaian jadwal angkutan feeder dengan LRT P: Keterpaduan jadwal D: Belum ada keterpaduan jadwal dengan angkutan <i>feeder</i> Trans Musi	K: Tidak memenuhi (0%) R: Perbaikan jadwal Trans Musi K: Tidak memenuhi (0%) R: Perbaikan jadwal Trans Musi disesuaikan jadwal LRT di DJKA
Keterpaduan: Aspek: Integrasi sistem	V: Sistem <i>ticketing</i> terpadu P: Tiket terpadu antara LRT dengan <i>feeder</i> D: Sudah diterapkan tiket terusan antara LRT dengan Trans Musi dan Damri V: Sistem tarif terpadu P: Tarif terpadu antara LRT dengan feeder D: Sudah diterapkan tarif terpadu antara LRT dengan Trans Musi Dan Damri	K: Hampir memenuhi seluruhnya (di atas 75%) R: Optimalisasi pemanfaatan tiket terusan oleh masyarakat K: Hampir memenuhi seluruhnya (di atas 75%) R: Insentif tarif dengan kerjasama ke berbagai pihak Efisiensi biaya bersama
Keterpaduan: Aspek: Integrasi layanan	V: Kesesuaian kualitas pelayanan (level of service) P: Kesamaan fasilitas di dalam moda lanjutan dibandingkan dengan LRT D: LOS taksi/ojek online relatif disukai V: Kesesuaian kapasitas layanan P: Kecukupan kapasitas moda lanjutan D: Dengan tingkat penggunaan LRT saat ini kapasitas angkutan lanjutan kurang memadai	K: Cukup memenuhi (50-75%) R: Kerjasama LRT dengan pengelola angkutan online untuk integrasi layanan K: Hampir memenuhi seluruhnya (di atas 75%) R: Optimalisasi kapasitas feeder

Kesimpulan

Fasilitas yang disediakan di stasiun LRT Palembang umumnya belum mendukung peran LRT Palembang sebagai angkutan massal (terdapat perbedaan tingkat pelayanan yang mencolok antara LRT dengan perpindahan modanya/different level of services), khususnya:

titik alih moda, akses tataguna lahan, ketidaktersediaan rambu petunjuk arah ke lokasi perpindahan moda, tidak tersedianya fasilitas keamanan.

Hasil dari stated preference dimana pendapat masyarakat bahwa Masyarakat umumnya menginginkan layanan LRT lebih cepat, murah,

aksesibel dan penyediaan keterpaduan antarmoda transportasi masih kurang, oleh karena itu pada studi ini ada beberapa hal yang perlu diperhatikan yakni Pemanfaatan lahan di sekitar lokasi stasiun LRT Palembang belum berorientasi transit (masih low-density and single activity) dan Penyediaan sistem feeder eksisting (BRT Trans Musi) cenderung redundance (fungsi jaringan mirip LRT), perlu dikembangkan sistem feeder yang sifatnya angkutan lingkungan.

Sistem tata guna lahan dan jaringan feeder belum berfungsi maksimal dalam mendukung optimalisasi LRT Palembang.

Rekomendasi

Keterpaduan pada stasiun LRT Palembang nanti harus berkonsep stasiun sebagai city hub dari suatu kawasan berkonsep TOD.

Perlu ditetapkan kewajiban para pihak dalam mengembangkan keterpaduan antarmoda di stasiun LRT.

Perlu dibuat pedoman tentang standar desain dan standar pelayanan fasilitas alih moda.

Ucapan Terima Kasih

Ucapan terima kasih kepada Direktur Utama DJKA, Kadishub Provinsi Palembang, para surveyor, Kepala Puslitbang Transportasi Antarmoda, rekan-rekan peneliti maupun structural di lingkungan Puslitbang Transportasi Antarmoda, serta semua pihak yang telah banyak memberikan bantuan dalam penyelesaian penelitian ini.

Daftar Pustaka

Dasar hukum bagi penyelenggaraan perkeretaapian di Indonesia merujuk kepada

UU No. 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian berikut dengan peraturan pelaksanaannya. Pada bagian ini disampaikan cuplikan pengaturan yang berkaitan dengan penyelenggaraan LRT di Indonesia

Kementerian Perhubungan.2010.Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor KM 15 Tahun 2010 tentang Cetak Biru Transportasi Antarmoda/Multimoda

Kementerian Perhubungan.2015.Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 48 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Minimum Angkutan Orang Dengan Kereta Api

Kementerian Perhubungan.2016.Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 567 Tahun 2016 tentang Penetapan Kriteria Desain dan Spesifikasi Teknis Pembangunan Kereta Api Ringan/Light Rail Transit (LRT) Terintegrasi di Wilayah Jakarta, Bogor, Depok dan Bekasi

Kementerian Perhubungan.2018.Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 119 Tahun 2018 tentang Organisasi Dan Tata Kerja Balai Pengelola Kereta Api Ringan Sumatera Selatan

Peraturan Presiden (PERPRES) tentang Percepatan Penyelenggaraan Kereta Api Ringan/Light Rail Transit di Provinsi Sumatera Selatan

Priadmaja, Adji Prama, Anisa Anisa, dan Lutfi Prayogi. 2017. "Penerapan Konsep Transit Oriented Development di Kota Tangerang." Jurnal Arsitektur Purwarupa.

PWC Consultant (2016) Kajian Kelayakan LRT di Provinsi Sumatera Selatan, dilaksanakan untuk PT. KAI

PT. Trisula Meganta (2017) Review Studi Kelayakan Light Rail Transit (LRT) Sumatera Selatan, dilaksanakan untuk PT. Waskita Karya

